

CZU: 911.7:625.7 DOI: 10.46727/cg.17-18-05-2024.p148-156

ANALIZA PRINCIPIULUI VECINĂTATE PRIN PRISMA TEORIEI LOCURILOR CENTRALE - DUPĂ WALTER CHRISTALLER ȘI AUGUST LOSCH

Vasile MAXIM, PhD, univ., „Ion Creanga” State Pedagogical University from Chisinau,
ORCID 0009-0007-5245-5102, maxivali@yahoo.com

Elena TURCOV, dr. hab., university professor, Academy of Economic Studies from Chisinau,
ORCID 0000-0003-3764-9826, turcov.elena@ase.md

Oleg BUGA, dr. hab., university professor, „Aleco Ruso” State University from Balti,
ORCID 0009-0002-6794-5343, oleg.buga@usarb.md

Rezumat: prezenta lucrare încearcă să scoată în evidență unele postulate enunțate de autorii Teoriei Locurilor Centrale, analizate prin prisma aplicației principiului geografic de vecinătate, raportat la impactul infrastructurii rețelelor și a mijloacelor de transport asupra mediului social – economic și natural. Un loc aparte revine repartizării rețelelor de transport de categorie superioară și inferioară, care corespunde anumitor așezări centrale urbane sau rurale. Cu cât ne apropiem de un centru urban, cu atât sporește calitatea rețelelor de transport. Și invers, cu cât ne îndepărtăm, cu atât nivelul calității scade. Asemenea fenomen se observă și în contextul influenței transportului asupra mediului înconjurător urban.

Cuvinte-cheie: model, așezare, rețele, transport, așezări, urban

ANALYSIS OF THE NEIGHBORHOOD PRINCIPLE THROUGH THE PRISM OF THE THEORY OF CENTRAL PLACES - ACCORDING TO WALTER CHRISTALLER AND AUGUST LOSCH

Abstract: this paper tries to highlight some postulates stated by the authors of the Theory of Central Places, analyzed through the prism of the application of the geographic principle of neighborhood, related to the impact of network infrastructure and means of transport on the social - economic and natural environment. A special place belongs to the distribution of higher and lower category transport networks, which correspond to certain central urban or rural settlements. The closer we get to an urban center, the higher the quality of the transport networks. And vice versa, the farther we go, the lower the quality level. Such a phenomenon is also observed in the context of the influence of transport on the urban environment.

Keywords: model, settlement, networks, transport, settlements, urban

INTRODUCERE

La baza elaborării teoriei sale Christaller apelează la cele mai mici așezări omenesti considerându-le drept celule. Autorul presupune, că astfel de celule se repartizează egal sau uniform pe o anumită suprafață teritorială, formând o rețea triunghiulară (fig.1) și nicidecum pătrată. Totalitatea triunghiurilor conform așezării v-a fi mai concentrată, decât totalitatea pătratelor. Deci în asemenea așezări fenomenul de vecinătate este bine pronunțat fiind reprezentat prin anumite zone de aglomerări ale rețelelor de transport, care asigură deplasarea pe distanțele cele mai scurte și accesibile.

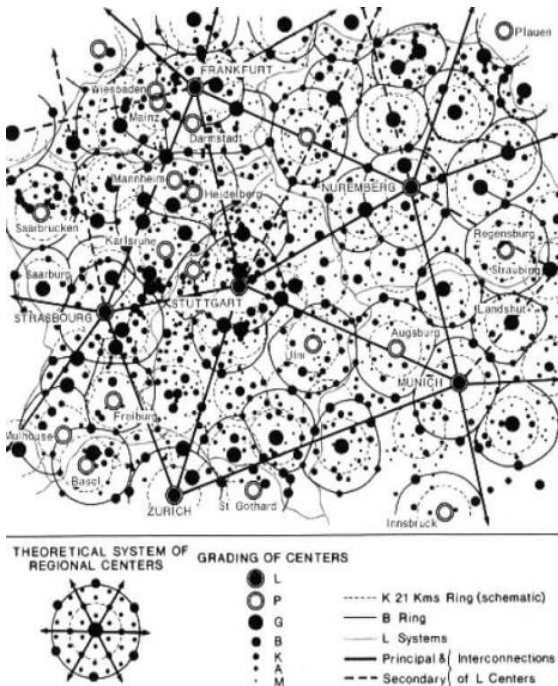


Fig. 1 Central Place Theory by Walter Christaller (1933)

(Sursa: <https://medium.com/@PlanningTank/central-place-theory-by-walter-christaller-1933-c9d4f5d8c2a>)

Christaller în teoria sa demonstrează, că în condițiile repartizării uniforme a așezărilor, zonele de desfacere, ce au formă hexagonală (fig.2) se caracterizează prin cele mai mici și mai accesibile distanțe, pentru deplasarea cumpărătorului spre centru. Condițiile inițiale

într-o măsură oarecare limitează numărul posibil de așezări legate de centru. Autorul presupune, că ierarhia așezărilor (locul de trai al consumatorilor) este reprezentată astfel; oricărui centru totdeauna îi revine în subordonare un număr egal de așezări (k) de o categorie sau

treaptă mai joasă. Când ordinea ierarhică include orașe, orașele, și sate, iar $k=7$, atunci în jurul fiecărui oraș se vor afla 6-e orașele (al șaptelea va fi considerat însăși orașul) iar în jurul sau în vecinătatea fiecărui orașel vor fi situate 6-e sate. Postulatul despre constanta k , presupune o limită drastică a locurilor de trai pentru consumatorii din zona de desfacere. De exemplu în sfera de influență a fiecărui sat, când $k=7$, trebuie să fie 7 așezări, în sfera de influență a fiecărui orașel-49 de așezări, iar în sfera de influență a fiecărui oraș-343 de așezări.

Central Place Theory

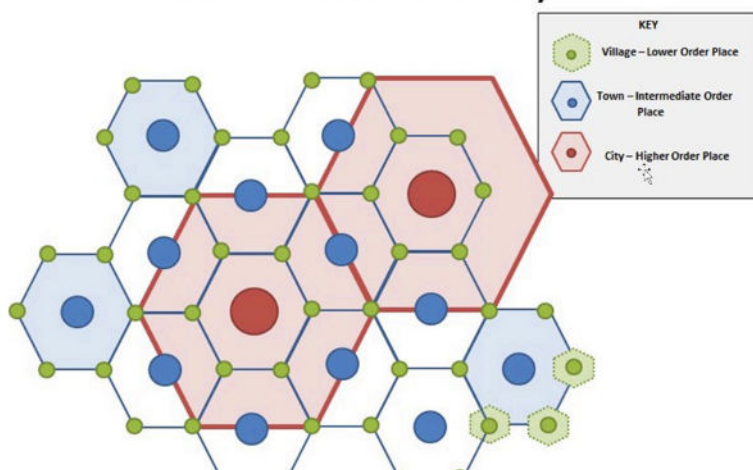


Fig. 2 Zonele de desfacere în formă hexagonală

(Sursa: <https://www.seaford.k12.ny.us/cms/lib/NY01000674/Centricity/Domain/685/Lesson%20%20Rank%20Size%20Rule.pdf>)

Pentru a explica formarea diferitor nivele de deservire din cadrul zonelor de desfacere vizate, autorul, include noțiunea de "rază de realizare a produselor și efectuarea diferitor servicii". Christaller, consideră că există o limită inferioară (de jos) în afara căreia torentul consumatorilor este destul de mic, pentru a justifica activitatea și funcționarea unei întreprinderi. Dacă limita de jos pentru asemenea gen de activitate corespunde nivelului de 34 când $k=7$, apoi întreprinderile nu se vor afla în sate, ci în orașele sau alte așezări centrale de un rang

mai mare. Rezultă că în limitele unei trepte ierarhice mărimea tuturor așezărilor va fi egală, iar structura întreprinderilor din sfera de deservire va fi de același tip. Acest concept este caracteristic pentru toate categoriile de așezări - sate, orașele, orașe. Așezările de rang superior trebuie să dispună de toate categoriile de servicii, ca și centrele sale de subordonare.

Sub acest aspect am putea spune, că repartizarea rețelelor de transport de categorie superioară și inferioară corespunde anumitor așezări centrale urbane sau rurale. Cu cât ne apropiem de un centru urban, cu atât sporește calitatea rețelelor de transport. Și invers, cu cât ne îndepărtăm, cu atât nivelul calității scade. Asemenea fenomen se observă și în contextul influenței transportului asupra mediului înconjurător urban. Gradul de poluare cu gazele de eșapament la fel și zgomotul se intensifică cu înaintarea spre zonele centrale urbane sau rurale. Astfel, pentru marile centre urbane depistăm o influență negativă majoră, iar pentru centrele mici - urbane, rurale - este caracteristică o influență nesemnificativă. În acest context asemenea fenomen este caracteristic și pentru alte rețele și mijloace de transport - prin conducte, electric, de cale ferată, maritim, aerian, etc.

August Losch construiește modelul său, punând la bază formele simple de așezări - celule, care sunt analizate din start destul de minuțios. El consideră, că cheltuielile de transport cresc odată cu mărimea distanței, din acest motiv crescând și prețurile la mărfuri și deserviri la periferia zonei de piață, iar cererile scad. Astfel fenomenul vecinătate influențează direct asupra modului de producție și realizare a mărfurilor.

Losch în urma cercetărilor efectuate în contextul teoriei locurilor centrale formulează modelul de-con al cererii- (fig.3), unde distanța QP corespunde mărimii cererii din centrul unei zone de piață. Cererea scade de-a lungul liniei QF, pe măsura modificărilor prețurilor (îndepărtării) din punctul P spre punctul F. Pentru a determina cererea totală din cadrul unei zone a pieței autorul a calculat volumul "conului de cerere". Operând nemijlocit cu ajutorul calculelor, autorul demonstrează ,că

dacă o câmpie este împărțită completamente în zone de piață iar linia de cerere (QF) este dreaptă, atunci volumul total al conului stinge maximul, când baza are forma hexagonală. Losch ca și Christaller, introduce condiții despre forma triunghiulară a rețelelor mici de așezări-celule de asemenea forma zonelor de piață reprezentate prin hexagon. Sunt redactate trei variante posibile a celor mai mici zone. Suprapunând zonele hexagonale de dimensiuni diferite . le rotește în jurul centrului comun, obținând concordarea posibilă a unui număr mare de așezări. Raioanele care se rotesc sunt considerate ca landșaft sau peisaje economice. În rezultat se disting 6 sectoare "bogate în orașe" și 6-e sectoare "sărace". Astfel în urma acestor rezultate putem vorbi de sistemul rețelelor de drumuri, care reflectă de fapt ierarhia așezărilor la fel și contrastele în ale densității așezărilor.

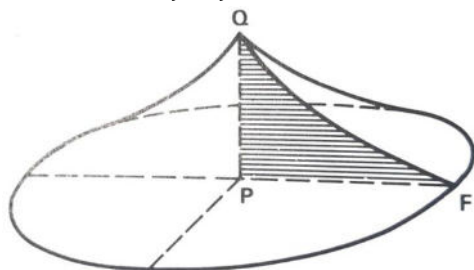


Fig. 3 Variația costului în funcție de distanța și a cantității cumpărate în funcție de cost în modelul Christaller. Sursa: B.J.L. Berry (1968)

(Sursa: <https://www.scribgroup.com/geografie/Aplicatii-ale-teoriei-locurilor41628.php>)

Modelele descrise de acești doi autori sunt considerate drept ideale și că mulți autori le-au supus unor critice bazate pe argumente concludente. Cert este faptul, că unele idei anunțate de acești savanți pot fi aplicate atât în domeniul geografiei economice cât și în domeniul geografiei fizice.

Teoria locurilor centrale poate fi aplicată la nivelul importanței fenomenului de vecinătate.

Vecinătate presupune anumite relații dintre un obiect sau mai multe, care au o anumită poziție spațială – un loc determinat într-un mediu, față de altele situate în același sau în alt mediu spațial. Locul în sine poate

întruchipa sau îngloba atât o porțiune spațială pentru anumite elemente fie de ordinul micro (atom, celulă...), mezo, macro (elemente tehnogene, naturale etc.) Deci e vorba de un spațiu ocupat de cineva sau ceva, raportat la alt spațiu sau la alte părți structurale d.p.d.v. al apropierii reciproce sau îndepărtării considerabile.

Din considerente geografice vecinătatea unui loc poate fi atribuită și anumitor părți structurale ale unui peisaj sau a mai multor peisaje analizate în raport cu anumite fenomene și procese supuse cercetărilor de diferit ordin. În cazul concret ne interesează care sunt relațiile și efectele în urma interacțiunii dintre diferitele categorii și mijloace ale sistemului de transporturi cu componentele sistemului mediului ce le înconjoară, în anumite locuri spațial învecinate sau îndepărtate. Ca rezultat, un loc oarecare, unde se observă o interferență, o desfășurare destul de activă a elementelor constitutive ale catenelor rețelilor de transport (ca factor antropic) cu cele ale sistemului natural-observăm o încărcătură anumită prin intensitatea circulației mijloacelor de transport, prin poluare toxică, fonică, defrișări, alunecări și prăbușiri de teren etc., cu un potențial de concentrare al elementelor de degradare ale sistemului natural sau social (îmbolnăviri, accidente, decese, excluderea din producție).

Același loc, de rând cu cele amintite, se mai poate caracteriza și printr-o concentrare a unui potențial economic (noduri de căi ferate, așezări urbane, întreprinderi). Locurile din punct de vedere geografic pot avea o poziție centrală sau periferică. În prezent, cele centrale prin vecinătate și apropierea lor față de cele periferice se pot evidenția cu ușurință prin fluxul și activitatea elementelor socio-economice. În asemenea locuri prevalează elementul economic față de cel natural (construcția căii ferate pe un anumit sector generează apariția unor locuri de staționare, care pe parcurs se pot transforma în anumite așezări ce se vor extinde pe teritoriul naturalului - modificări de diferit nivel, defrișări etc.)

Locul central al unui peisaj de pădure se poate caracteriza invers, din punct de vedere al repartiției teritorial-geografice a anumitor specii biogeografice etc.

Locul central prin esență poate fi de origine socio-economică sau naturală. Vecinătatea apropiată a mai multor locuri centrale poate duce în cadrul procesului de evoluție în timp și spațiu la o contopire, formând diferite aglomerații sociale, economice, naturale.

S-a încercat transpunerea în practică prin diferite experimente a teoriei locurilor centrale, dar de fiecare dată se evidențiază necorespunderea unor afirmații sau postulate. Astfel, William Garrison, Marble, studiind unele raioane agricole, ajung la concluzia, că așezările mari trebuie precăutate și analizate ca "vârfuri" în ale repartizării și concentrării densității populației. Pe măsura îndepărtării de marile orașe asistăm la o descreștere treptată atât a populației, numărului obiectelor industriale, a rețelelor și mijloacelor de transport, cât și a influenței acestora asupra mediului înconjurător.

Bunge afirmă, că teoria locurilor centrale, și anume, unele postulate mai ușor pot fi aplicate într-o țară în curs de dezvoltare sau în cele de trecere la economia de piață, decât într-o țară supra dezvoltată, care se caracterizează printr-o eterogenitate de dezvoltare a economiei, în special, a rețelelor de drumuri auto, de căi ferate etc. cu o densitate sporită, unde se observă o ierarhie a locurilor centrale.

Postulatele TLC se poate implementa și în cadrul mediului social - economic dominat de activitatea turistică. Reieșind din prima ipoteză de lucrul al acestei teorii ce este în strânsă dependență de comportamentul uman (TLC) cum ,că persoanele sunt predispuse să cumpere întotdeauna bunuri din cel mai apropiat loc unde le oferă un agent economic; ideea în cauză poate fi transpusă în parametrii mediului turistic, astfel încât turistul sau grupul de turiști vor prefera oferta cea mai apropiată și mai accesibilă în vederea satisfacerii utilității cu un anumit produs sau serviciu turistic în cazul nostru obținerea unui loc de muncă și angajarea în câmpul muncii.

Sub aspect microeconomic creșterea sau descreșterea utilității acestor servicii va fi în strânsă dependență de infrastructura și căile de acces a diferitor categorii de transport. Modelul de amplasare geografică a agențiilor de turism sau a zonelor atractive turistice, dotate cu resurse

turistice de agrement fie limitate sau nefiind diversificate, într-o zonă puțin adaptată mediului turistic, provoacă o descreștere a utilității serviciilor turistice, iar concentrarea lor în cadrul peisajelor naturale maritime, parcuri amenajate, muzee, locații sportive, festivități etno – culturale.... unde există o infrastructură logistică corespunzătoare provocă o creștere a utilității serviciilor în cauză.

În activitatea cotidiană a rețelelor și mijloacelor de transport raportate la degradarea mediului înconjurător putem aplica unele idei sau postulate ale teoriei locurilor centrale:

- evidențierea ierarhică a anumitor locuri centrale analizate prin prisma degradării sau îmbunătățirii calității mediului ce reflectă anumite aspecte degradante de pe teritoriul RM;
- dispersarea sau difuzia substanțelor toxice emanate sau a zgomotului produs de rețelele și mijloacele de transport într-un loc central spre diferite zone periferice;
- depistarea anumitor locuri ce prezintă un risc geografic cu un potențial declanșator de accidente sau catastrofe cu efecte dezastruoase pentru mediul înconjurător;
- efectuarea unui pronostic în vederea apariției și dezvoltării unor locuri centrale cu încărcătură naturală sau socio-economică ce poate avea efecte pozitive sau negative d.p.d.v. a relațiilor dintre transporturi și mediul înconjurător.

BIBLIOGRAFIE

- [1] Bunge, W., (1962). Theoretical, geography, Lund.
- [2] Benedek, J. (2004), Amenajarea teritoriului si dezvoltarea regionala, Edit. Presa Universitara Clujeana, Cluj-Napoca;România.
- [3] Benedek, J., Nagy, E. (2000), Planningul rural si teoria locurilor centrale, Studia UBB, Geographia, 1, Cluj-Napoca;România.
- [4] Berry, B.J.L. (1968), Geography of Market Centers and Retail Distribution, Prentice Hall, Inc., Englewood Cliffs, N.J.;

- [5] Caranfil, A. (1967), Asupra teoriei "locului central", St. si cerc. de Geol., Geof. si Geogr., seria Geografie, XIV, 2;
- [6] Christaller, W. (1933), Die Zentralen Orte in Sddeutschland, Fischer, Jena;
- [7] Christaller, W. (1966), The Central Places of Southern Germany, Prentice Hall, Inc., Englewood Cliffs, N.J.;
- [8] Christaller, W.,(1933). Centralnyne mesta Juznoj Germanii 3. Ed. Moskva
- [9] Losch, A. (1959). Geograficeskoe razmescenie hozjstva. Ed. Moskva
- [10] Maxim, V.,(2002) Influența rețelelor și a mijloacelor de transport asupra relațiilor economice internaționale. În analele Academiei de Relații Internaționale și Studii Diplomatice. Ed.ARISDIIP, Chișinău, 2002.
- [11] Maxim, V.,(2021) Aplicarea Principiului Vecinătate ca element de cercetare a spațiului geografic natural sau antropic în revista „POLITICAL GEOGRAPHY” din 08.05.21Bucureți
- [12] Maxim, V., Turcov, E., Teorii economice implementate în mediul turistic .Aspecte generale.În: Culegerea de articole științifice. Prezentate în cadrul Conferinței Internaționale - Creșterea economică calitativă: aspecte teoretice și practice.pp103-107, ISBN 978-9975-75-687-7.Chișinău, 2014.
- [13] <https://medium.com/@PlanningTank/central-place-theory-by-walter-christaller-1933-c9d4f5d8c2a>
- [14] <https://www.seaford.k12.ny.us/cms/lib/NY01000674/Centricity/Domain/685/Lesson%202%20Rank%20Size%20Rule.pdf>
- [15] <https://www.scrigroup.com/geografie/Aplicatii-ale-teoriei-locurilo41628.php>